DI

LE

NOTES

DE VOYAGE

LE GOLFE ET LES PROVINCES MARITIMES

PAR

J. A. GENAND

MONTREAL
EUSÈBE SENÉCAL, IMPRIMEUR-ÉDITEUR
Rue St Vincent, Nos 6, 8 et 10

1872

FC 2025
.3
G4
***

LE G

S'échap
avoir, ave
physique
paraît être
enfants g
les séparer
passer au
l'hiver. C
ment les p
si l'on sava
Ceux à
déserter l'
chaleurs d
route de Q
d'une quié
ques sema
avec ses ty
le monopol
norés s'ils
bords sauva
de salut au-

NOTES DE VOYAGE.

LE GOLFE ET LES PROVINCES MARITIMES.

S'échapper de la ville quand vient l'été et courir au loin pour avoir, avec les distractions qu'offre la variété, un peu du bien-être physique que procure nécessairement un changement d'air : tel paraît être de plus en plus le but que s'efforcent d'atteindre les enfants gâtés de la Fortune pendant les quatre ou cinq mois qui les séparent de l'époque où ils auront, comme les autres mortels, à passer au coin du feu domestique les longues et frileuses soirées de l'hiver. C'est une bonne chose, il est vrai, et elle mérite assurément les plus grands éloges ; mais elle serait encore plus louable si l'on savait mieux en profiter.

Ceux à qui leurs moyens ou leurs occupations permettent de déserter l'asphalte brûlant de nos boulevards pendant les rudes chaleurs de l'été s'imaginent avoir tout fait quand ils ont pris la route de Québec et de ses environs ; leur conscience facile jouit d'une quiétude parfaite lorsqu'ils ont passé quelques jours ou quelques semaines à la Malbaie, à Cacouna, à Tadousac. La *fashion*, avec ses tyranniques exigences, a donné à ces localités privilégiées le monopole de la vogue, et il y a des gens qui se croiraient déshonorés s'ils n'embellissaient pas annuellement de leur présence les bords sauvages du Saguenay. Pour eux, il ne semble pas y avoir le salut au-delà.

On reproche à nos compatriotes de ne pas voyager ou de ne pas savoir voyager, et certes ce reproche est l'un des mieux fondés que l'on puisse leur faire. Prenez la peine d'assister, tous les soirs depuis le mois de mai jusqu'à celui d'octobre, au départ des bateaux de la Compagnie du Richelieu, et vous verrez que les deux tiers au moins des touristes sont composés d'Américains. Ce sont eux qui donnent de la vie à nos places d'eau ; sans eux Cacouna et Tadousac ne seraient habités, pendant la saison des chaleurs, que par les quelques familles anglaises qui vont y établir leurs pénates à époques régulières Quant aux Canadiens-Français, ils comptent comme un grain de sable sur le bord de la mer, au milieu de cette foule mouvante : ils préfèrent aller dans la campagne des environs.

Et cependant, qui oserait contester l'utilité des voyages, surtout en ce pays où il reste encore tant de ressources à développer pour la colonisation, l'agriculture, le commerce et l'industrie. Je ne suis pas précisément annexionniste, mais je suis persuadé d'une chose : c'est que si nous nous donnions seulement le trouble de voyager un peu plus chez nos voisins et de les étudier sur nature, les tableaux que l'on nous fait quelques fois des Etats-Unis seraient bien moins sombres, et peut-être resterait-il dans nos cœurs épouvantés un lambeau d'admiration, de sympathie même, pour ces terribles Yankees. A plus forte raison serions-nous plus en mesure d'apprécier notre pays si nous voulions bien condescendre à le parcourir et à l'étudier.

A ce point de vue, un voyage dans le Golfe et dans les Provinces Maritimes qui nous ont été annexées en 1867 par la Confédération offre un intérêt tout particulier, et je ne m'explique pas qu'il y ait si peu de nos hommes publics qui se sentent le goût ou le courage de le faire.

Il y avait longtemps que l'esprit de curiosité, — d'ailleurs très-naturel chez les journalistes, — me poussait à diriger mes pas vers ces Contrées-Sœurs. Enfin, un jour de l'été dernier je résolus de lui donner libre cours, et après m'être assuré, dans la personne de mon ami Damien Rolland, de l'agréable camaraderie d'un charmant compagnon de route, je bouclai rapidement ma malle et je partis.

C'est le récit de cette excursion que je livre à la publicité, comptant sur l'indulgence du lecteur pour un travail qu'il m'a fallu ébaucher à la hâte.

I

Il m'est inutile, je crois, de parler longuement du trajet de Montréal à Québec, car je présume que les lecteurs de la *Revue* le connaissent et savent tout ce qu'a de charmant une soirée gaiement passée à bord du *Québec*, en compagnie de son brave et galant commandant le capitaine Labelle. Je me borne à regretter que la puissante Compagnie du Richelieu n'ait pas encore trouvé le moyen d'établir une ligne de vapeurs qui feraient le service pendant le jour. Les Américains ne cessent de nous vanter les bords enchanteurs de leur rivière Hudson, et ils n'ont pas tort : mais, sans aucune vanité nationale exagérée, je crois que les rives du Saint-Laurent, entre notre grande métropole montréalaise et la capitale provinciale, ne perdraient rien, pourraient même soutenir avantageusement la comparaison si elles étaient vues autrement que comme des lignes informes que les ombres de la nuit dessinent à l'horizon.

Quand nous y arrivâmes, mardi matin le 8 août, la vieille cité de Champlain jouissait de l'un de ces vents de nord-est qui la rendent si remarquable et parfois aussi, — mais disons-le entre nous seulement, — si maussade. C'est vous dire que nous passâmes à patauger dans la boue les quelques huit ou dix heures qu'il nous fallut attendre pour prendre passage à bord de l'un des steamers qui font le service entre Québec et les ports du Golfe. Heureusement que la joyeuse société de nos amis québecquois nous eut bientôt fait oublier ce contre-temps.

Le moment du départ arriva. A quatre heures de l'après-midi, le steamer *Secret*, à bord duquel nous nous étions embarqués, levait l'ancre. Ce bateau, primitivement construit pour courir le blocus dans les ports du Sud pendant la dernière guerre américaine, est un fin marcheur et possède un vieux loup-de-mer dans la personne de son commandant, le capitaine Davison, qui compte trente-deux années de service maritime ; mais il est insuffisant, et ses chétives proportions le rendent éminemment désirable pour ceux qui recherchent les émotions du mal de mer dans le roulis impitoyable que le Golfe fournit généreusement— trop généreusement peut-être à mesure qu'on le descend.

Nous étions arrivés à Québec au milieu de la pluie ; ce fut un véritable ouragan qui salua notre départ, avec accompagnement *obligato* de superbes coups de tonnerre dont les éclats sonores ressemblaient à une détonation d'artillerie qui nous fit croire un ins-

tant que tous les canons de la fière citadelle du Gibraltar de l'Amérique avaient été mis en réquisition pour l'occasion.

La perspective d'une traversée de 1100 milles dans de pareilles conditions n'était pas absolument réjouissante, mais nous étions en nombre suffisant pour faire face à la situation.

C'est le moment de vous dire que sur la route de Montréal à Québec nous avions recruté, — sans entente préalable cependant et avec tout le charme de l'imprévu, — huit ou dix amis qui devaient faire le même voyage que nous. Nous avions assisté avec une émotion vivement sentie aux scènes d'adieu touchantes qui s'étaient passées entr'eux et leurs familles sur les quais de Sorel et des Trois-Rivières, et nous étions fort disposés à les leur faire oublier. En tous nous étions treize canadiens-français, c'est-à-dire toute une petite colonie canadienne, et sans plus nous soucier de ce chiffre fatidique que du Grand Turc, nous nous arrangeâmes de manière à passer le plus agréablement du monde les cinq ou six jours que nous avions à rester en mer avant d'arriver à destination. Or, chacun sait qu'il n'entre pas dans les allures de notre caractère national d'avoir l'humeur sombre quand nous nous trouvons plusieurs amis ensemble, fût-ce même au milieu des plus effroyables tempêtes, des dangers les plus grands: le sérieux de la dignité et la tristesse de la mélancolie, nous laissons tout cela aux Anglais,—et il y en avait assez à bord pour nous suppléer amplement au besoin, sous ce rapport.

Nous nous étions donc installés du mieux que nous avions pu sur le *Secret*. Avec une prévenance digne des anciens chevaliers, nous avions galamment cédé aux Dames les cabines supérieures, et nous nous étions réfugiés dans celles de la cale. C'était plus commode d'ailleurs ; placés dans un voisinage plus immédiat, nous pouvions nous livrer plus aisément à toutes les gaietés possibles : chansons insensées, calembours abrutissants, rien n'y manquait. Aussi ne sera-t-on pas surpris si j'ajoute que la tempête qui régnait au-dehors, lors du départ, eut bientôt trouvé dans l'intérieur un puissant contre-poids, à telle enseigne qu'elle fut obligée de céder. Vers 5½ heures, en effet, le ciel s'éclaircit un peu, et nous pûmes admirer tout à notre aise les riches et fertiles campagnes qui bordent les deux rives du district de Québec. Bientôt cependant, la nuit qui descendait lentement, une bise un peu vive et une petite pluie fine qui semblait ne nous avoir quittés qu'à regret nous forcèrent de redescendre dans nos cabines.

Cette première nuit n'eut rien de bien remarquable, et comme nous étions encore sur les eaux calmes du fleuve, nous en profitâmes pour prendre dans le sommeil des forces prodigieuses afin de

mieux affronter, les jours suivants, les perfides caprices de la mer. Ce soir là, je dois le déclarer, notre conscience n'avait absolument rien à nous reprocher, et il n'y eût pas de mauvais rêves.

Au réveil, le lendemain matin, mercredi, nous étions vis-à-vis la Rivière-du-Loup. Nous eûmes bientôt atteint les gentils villages des Trois-Pistoles, de Rimouski et du Bic ; et quoique nous fûssions à une certaine distance de terre, nous pûmes saisir au passage des sites magnifiques, des scènes de nature sauvage vraîment admirables et véritablement propres à inspirer le génie d'un peintre ou la muse d'un poëte. Après le Saguenay, je ne connais rien qui puisse être comparé à la rive sud du fleuve s'étendant de la Rivière-du-Loup à la Pointe-aux-Pères, qui se trouve à 183 milles de Québec.

Ici je fus très-agréablement surpris. J'avais toujours entendu dire que la Pointe-aux-Pères était une petite plage déserte sur laquelle se trouvaient seulement un observatoire et un bureau de télégraphe pour signaler l'arrivée ou le départ des vaisseaux d'Europe. Pas du tout. La Pointe-aux-Pères est tout un village fort bien bâti de gracieuses maisonnettes qui le relient à celui de Ste. Luce, situé un peu plus loin. Nous y fîmes escale pendant quelques minutes, le temps de débarquer quelques passagers et d'en prendre d'autres ; puis nous continuâmes notre route jusqu'à la Pointe Métis où le même procédé fut renouvelé.

La Pointe Métis est la dernière station d'arrêt jusqu'à Gaspé, distance de 180 milles. Successivement nous passâmes Matane, le Cap-de-Chatte et le Cap Ste Anne, mais nous étions à trop grande distance de terre pour distinguer rien que des montagnes et des escarpements qui se reflétaient vaguement à l'horizon.

Vers le soir, en arrivant vis-à-vis la Pointe-des-Monts, nous perdions de vue les côtes du nord ; les derniers reflets d'un pâle soleil couchant n'éclairaient plus, de ce côté, que l'immense nappe d'eau.

Nous en étions précisément à admirer le splendide spectacle qui se déroulait devant nos regards éblouis quand, changeant brusquement de direction et par un caprice dont il est d'ailleurs familier dans ces parages, le vent, tournant vers l'ouest, vint faire une désagréable diversion à nos pensées en imprimant au vaisseau certains mouvements fort significatifs.

C'était, d'ailleurs, le prélude d'un bal dont nous devions bientôt ressentir les effets.

Quel que soit le sang-froid dont on est armé, on ne peut se défendre d'une certaine émotion en voyant la solennité qui règne sur un navire quand approche la tempête. Tous les employés du bord, depuis le commandant jusqu'au dernier mousse, paraissent sou-

cieux, interrogent de temps à autre l'horizon et demeurent muets comme la tombe devant les questions que leur pose votre curiosité inquiète. A ce premier symptôme qui ne trompe jamais et qui n'annonce rien de bon vient se joindre un tapage constant et de double nature. Au-dehors on entend dans le lointain un sourd mugissement qui augmente sans cesse, et auquel les cordages qui sifflent, la vapeur qui gronde donnent un cachet de grandeur vraiment terrifiante. Au-dedans les mille bruits du bord, la cargaison mal arrimée qui se livre à une perpétuelle agitation, les cloisons qui gémissent, la vaisselle qui chante dans les tablettes de la salle à dîner.... Brrr ! ce n'est pas gai du tout, et l'on tâche alors, en s'engouffrant dans son lit, de se soustraire aux émotions que ne manquent pas de provoquer ces signes précurseurs.

Vers minuit, Eole, qui semblait avoir préparé pour l'occasion ses instruments du plus gros calibre, se mit à y souffler à pleins poumons et à trois heures la contre-danse commençait : nous étions en pleine tempête. De gré ou de force il fallut s'éveiller ; le bruit de la musique infernale n'était entrecoupé ça et là que par les fausses notes qui s'échappaient en saccades des cabines, quoique les portes en fussent hermétiquement fermées. Vous me comprenez, n'est-ce pas ? nous étions tous, ou presque tous, atteints de ce mal indéfinissable que la mer en courroux inflige aux mortels pour les forcer à lui payer leur tribut. Je dois à la vérité de déclarer ici que les débiteurs les plus récalcitrants s'acquittèrent de leur compte avec une conscience digne des plus grands éloges, et je n'ai aucun doute que le Golfe eut lieu d'être très-satisfait cette fois-là ; autrement, il serait d'une exigence inqualifiable.

Il y eut cependant des exceptions. Les plus effrontés d'entre nous se tinrent tout le temps sur le pont, et ficelés au mât de misaine par de solides courroies, ils bravaient les vagues qui venaient de temps à autre les inonder en atteignant jusqu'à la hauteur du tuyau. Ils se montrèrent canadiens jusqu'au bout en chantant à tue-tête les refrains du pays, comme pour lutter avec le fracas de la tempête et les mugissements du vent. Il y en avait même parmi eux qui ne cessaient de répéter en dérision :

Il était un petit navire
Qui n'avait jam... jam... jamais navigué.....

Je vous laisse à deviner, d'un autre côté, les impressions de ceux qui, surpris dans leur sommeil par la tempête, étaient là étendus sur leurs couches, en proie aux horribles prostrations du mal de mer et incapables de tout mouvement. Que faire alors ? S'habiller

et se tenir sur pieds ou aller retrouver les autres sur le pont? Mais ce n'est pas possible ; à peine essayez-vous de sortir du lit que les oscillations précipitées du navire vous bousculent comme une balle d'un mur de la chambre à l'autre, et vous y rentrez tout meurtri de cette tentative infructueuse. Donc, le plus prudent en pareille occurrence est de se tenir clos et coi et de prendre son mal en patience. Au reste, tant qu'il n'y a pas de danger éminent, ce sont des désagréments passagers auxquels il faut s'attendre quand on entreprend un voyage de long cours ; et lorsqu'on va dans le Golfe par un mauvais temps, il serait ridicule de s'imaginer qu'on se rend directement vers le chemin de la Terre Promise. Puis, ce sont là, comme l'on dit bourgeoisement, les émotions inséparables d'un premier début : à la longue on vient à s'y faire.

La tempête, qui nous avait accompagnés pendant que nous côtoyions la Gaspésie, dura jusque vers dix heures du matin, alors que nous pûmes entrer dans la Baie de Gaspé. Pour comble de malheur, le brouillard, qui s'était mis de la partie, ne nous permit de voir que superficiellement le magnifique panorama qui se déroule sur les bords de cette anse splendide ; néanmoins, nous pûmes en saisir quelques bribes par-ci par-là.

La baie de Gaspé a des avantages qui la rendent une des places les plus importantes de ces mers, au point de vue maritime. Elle possède un excellent mouillage, un hâvre capable de contenir une flotte nombreuse et fut déclarée port-franc en 1862 ou 63. Quels sites enchanteurs de chaque côté du bassin ! Quels superbes points de vue ! Collines escarpées aux flancs desquelles de belles et gentilles résidences, vertes prairies couvertes de verdure et de moissons ondulantes, puis le long des côtes des cabanes de pêcheurs : le tableau est enchanteur. Joignons à cela le climat le plus salubre qu'il soit possible d'imaginer, les facilités les plus grandes offertes aux amateurs de la pêche et de la chasse, et l'on ne s'étonnera nullement si j'ajoute qu'à mon sens, Gaspé est destiné à devenir avant peu le rendez-vous de ceux qui recherchent les douceurs de la villégiature.

En général, la population de Gaspé paraît riche, ou du moins très à l'aise. Il y a plusieurs grands propriétaires, tels que MM. Le Boutillier, Fruing, Collas, Lowndes, etc., qui possèdent des établissements considérables. A part les pêches qui se font dans cette division, les amateurs et négociants de Gaspé envoient sur la côte nord du fleuve et du Golfe Saint-Laurent, même jusqu'aux îles d'Anticosti, des expéditions de pêche dont les produits viennent encore alimenter leur commerce. Voilà pourquoi l'on voit plus de grands établissements et plus de maisons de commerce sur cette

partie de nos côtes que partout ailleurs. D'après le dernier recen cement, la population du comté de Gaspé était en 1871 de 15,557 Sur ce nombre. il peut y en avoir 4,000 dans le village que forment les deux côtés de la rade.

Nous restâmes deux heures à terre, le temps de nous reposer un peu des fatigues que nous venions d'éprouver et de prendre de nouvelles forces pour faire face à celles qui se préparaient, — car sans être aussi rébarbatif que le matin, le temps persistait à nous bouder. En effet, à peine sorti de la Baie de Gaspé, le *Secret* fit mine de recommencer la danse ; mais cette fois, nous avions le secret, nous, de résister à ses entraînements chorégraphiques. Comme il ne pleuvait plus, nous pûmes rester sur le pont, et en un clin d'œil nous eûmes organisé un concert qui eut le double bon effet de nous ouvrir l'estomac et de dérider un peu le front toujours soucieux des autres passagers. Le *Brigadier*, le *Sire de Framboisy*, le *Pied qui remue* et mille autres bêtises du même calibre en firent les frais.

Grâce à ces précautions fort hygiéniques qui nous permirent de rester dehors, nous pûmes, un peu plus loin, admirer avec enthousiasme la Pointe de Percé. Là, entre la terre ferme et l'Ile Bonaventure où nous passâmes, se trouve un énorme roc qui compte près de 300 pieds de hauteur sur autant de largeur. A sa base, il est percé de part en part par une espèce d'arche qui semble avoir été taillée par la main d'un artiste plutôt qu'être l'œuvre de la mer. C'est un Artiste en effet que l'Auteur de cette merveille, et nos meilleures œuvres humaines sont bien pâles à côté des siennes !

Deux heures après, nous laissions encore le Golfe pour entrer dans la Baie des Chaleurs qui, à ce point, compte vingt-cinq milles de largeur. Mais le soir était venu : il ne nous fut pas donné d'en admirer les beautés. Dire dans quelle région du ciel le soleil disparut ce jour-là serait impossible, car depuis deux jours nous ne nous étions pas douté de son existence.

Heureusement cependant, le lendemain, vendredi, il faisait un très-beau temps ; le ciel était bleu comme dans des zônes plus favorisées, et pas de vent. Nous eûmes la bonne fortune d'examiner tout à notre aise Dalhousie où le *Secret* fit escale pendant deux ou trois heures. Ici nous laissions le Bas-Canada et nous entrions, en revenant, sur les côtes du Nouveau-Brunswick, — tout en contemplant, au moyen de la lunette marine, New-Carlisle et Paspébiac que nous n'avions pu qu'entrevoir durant la nuit en y passant.

Paspébiac, par les grands établissements qu'il contient et par l'activité qui s'y fait remarquer, peut être comparé à une immense ruche d'abeille. New-Carlisle, situé à trois milles plus loin et per-

ché sur une haute falaise, est un grand et riche village, fort bien bâti. Chef-lieu du comté de Bonaventure, on y voit un superbe palais-de-justice, grand nombre d'établissements et de belles résidences ; celle surtout de l'estimable député de ce district, M. le Dr. Robitaille, située sur la route de Paspébiac à New-Carlisle, se distingue entre toutes les autres par le site qu'elle occupe et la coquetterie de sa construction, elle rappelle les charmantes résidences qui bordent le chemin Sainte-Foye à Québec. Toute cette localité, peuplée par une population de cultivateurs et de navigateurs, respire un bien-être qui étonne le touriste.

De même que Gaspé, New-Carlisle possède maintenant un télégraphe qui met tout le comté de Bonaventure, comme celui qui l'avoisine, en communication avec Québec. C'est à MM. Fortin et Robitaille que les populations de ces districts éloignés doivent cette bonne fortune. Une fois entré dans une aussi bonne voie on ne s'arrête pas, et je ne suis point étonné d'apprendre qu'il est question d'établir un télégraphe sous-marin qui irait d'Irlande au Groënland, puis de là aux côtes du Labrador pour traverser ensuite aux îles d'Anticosti et aller attérir sur la côte de Gaspé. De plus, le Dr. Robitaille, auquel le comté de Bonaventure doit déjà beaucoup, s'est mis en tête de faire de Paspébiac un port d'hiver où les vaisseaux océaniques viendraient aborder au lieu de se rendre à Portland. Des explorations ont été faites dans ce but l'hiver dernier, et tout indique que la question, soumise au Parlement, recevra bientôt sa solution. Si cette entreprise se réalise, un embranchement de chemin de fer sera construit pour mettre Paspébiac en communication avec l'Intercolonial au fond de la Baie des Chaleurs.

Pour dernière information, ajoutons que New-Carlisle et Paspébiac semblent destinés par la nature de leur climat à être dans un avenir peu éloigné des places d'eau de premier ordre ; avant longtemps elles auront, avec la Baie de Gaspé, détrôné Cacouna et Tadousac. La population du comté de Bonaventure est d'à peu près 16,000 âmes.

Toute la côte bas-canadienne de la Baie des Chaleurs, depuis l'embouchure de celle-ci jusqu'à la rivière Restigouche, une centaine de milles, est établie. Sur le même côté de la rivière se trouve la " Mission, " le plus fort noyau de sauvages Mic-Macs que l'on voie dans les Provinces. Il y en a actuellement au-delà de 1000; ils s'occupent de pêche, de chasse et se livrent aussi aux travaux des chantiers et de l'agriculture. On les dit ingénieux, paisibles, industrieux, et tenant encore beaucoup à l'ancien costume de leur tribu. Ils

sont établis sur un vaste emplacement que l'ancien gouvernement du Canada leur a concédé, et sur lequel ils ont construit une chapelle et plusieurs résidences.

II

Tandis que nous sommes dans la Baie des Chaleurs, et avant de laisser définitivement les limites du Bas-Canada, il est important de parler de ce qui fait la principale valeur du Golfe, les pêcheries. D'ailleurs, nous avions sur la route rencontré assez de pêcheurs pour ne pas reléguer dans l'ombre cette question si palpitante d'actualité et prendre d'abondants renseignements. Pour ma part je ne connais pas de source plus sûre que les rapports publiés par M. le Dr. Fortin quand il était commandant de la *Canadienne*. Pendant quinze ans M. Fortin a fait des pêcheries une étude spéciale et il est passé maître dans la connaissance des richesses que renferme le Golfe ; elles n'ont pas de secret pour lui.

Les pêcheries du Bas-Canada comprennent, sur le côté sud, une étendue de 354 milles de côtes maritimes et fluviales, et se trouvent dans les comtés de Bonaventure, de Gaspé et la partie orientale du comté de Rimouski depuis la Pointe Maguacha jusqu'à l'île St. Barnabé. Sur ces 354 milles de côtes, il y en a 72 dans la Baie des Chaleurs dont ils forment la rive nord ; 52, y compris la Baie de Gaspé, dans le Golfe Saint-Laurent ; les autres 230 milles forment la côte méridionale du fleuve, d'après le capitaine Bayfield et d'autres hydrographes. Mais les commissaires, agissant en vertu du Traité de Réciprocité, ont décidé que le fleuve ne commence qu'au Cap-de-Chatte au lieu du Cap Gaspé ; il faut donc ajouter 124 milles de côtes de plus sur le Golfe, et dans ce cas il n'en reste que 80 milles sur le fleuve.

On peut dire que les pêcheries datent de la découverte du Canada. Ces côtes toutes poissonneuses avaient attiré l'attention de Jacques-Cartier, et dès l'origine les Français y fondèrent des établissements de pêche à la morue qui employèrent un nombreux personnel et fournirent au commerce des produits importants. Ceux de Percé, du Bassin de Gaspé et de Mont-Louis paraissent avoir été les plus prospères. L'Histoire rapporte que ces établissements furent visités et détruits plusieurs fois par des vaisseaux de guerre anglais, mais ils se relevèrent chaque fois de leur ruine. Pour donner asile aux navires du commerce et de la pêche en temps de guerre, les Français avaient fortifié l'entrée du Bassin de

Gaspé, et l'on voyait encore il y a quelques années les vestiges des ouvrages qu'ils avaient élevés sur le cap appelé Fort Ramsay.

Quand le Canada fût passé sous la domination anglaise, les Français cessèrent entièrement d'envoyer des expéditions pour la pêche. D'un autre côté, les négociants et armateurs de Québec ne paraissaient pas attacher une bien grande importance aux pêcheries de la côte de Gaspé et ils négligèrent de relever les anciens établissements de pêche français dont la plupart avaient beaucoup souffert pendant la dernière guerre. C'est à un marchand du nom de Charles Robin, venu de la petite Ile de Jersey à Gaspé vers l'année 1773, que revient l'honneur d'avoir compris mieux que personne ici toute la valeur de nos pêcheries et d'avoir fondé à Paspébiac d'abord, puis à Percé et à la Grande-Rivière, sur la côte de Gaspé, des établissements de pêche qui, non-seulement subsistent encore et prospèrent sans cesse, mais qui sont en outre les plus considérables de ce genre sur toutes les côtes du Golfe. Plus tard, d'autres marchands venus de la même Ile et parmi lesquels on cite M. Jauvrain fondèrent aussi, dans la Baie de Gaspé, des établissements de pêche qui acquirent bientôt une grande importance et qui appartiennent aujourd'hui à la maison Fruing et Cie.

Retardé d'abord par les guerres de l'indépendance américaine et celle de 1812, l'établissement de nos côtes maritimes ne fut pas longtemps sans prendre son plein développement. Tous les ans, des familles canadiennes quittèrent les vieilles paroisses de l'intérieur pour aller s'établir d'une manière permanente sur la côte sud du bas du fleuve, depuis le cap des Rosiers jusqu'à la Rivière-au-Renard, puis à Percé et à la Grande-Rivière. D'un autre côté, des émigrés Irlandais, Ecossais et Jersiais, attirés par l'aspect vraiment plein de grandeur de la côte de Gaspé, de ses pêcheries inépuisables, de son sol presque partout très-riche et fertile, la choisirent pour leur nouvelle patrie. Les Irlandais s'établirent de préférence à Douglastown, à Percé et à Maria ; les Ecossais s'en allèrent ouvrir des terres qui sont maintenant les plus fécondes en produits de toutes sortes, de tout le district de Gaspé, dans les townships de Hopetown et de New-Richmond ; les Jersiais, eux, se disséminèrent sur presque toute la côte.

Les débuts de ces établissements, tant de ceux qui s'occupaient exclusivement de pêche et qui étaient les plus nombreux, que de ceux qui s'adonnaient à la culture du sol, furent très-lents, grâce au manque absolu de communications par terre entre les différents centres de population, et à la longueur, la difficulté et l'incertitude de celles qui se faisaient par mer avec Québec ; mais peu à peu, le gouvernement et la législature du Canada, obéissant aux légitimes

réclamations de l'opinion publique, finirent par porter leur tentation sur cette contrée si longtemps négligée et consacrèrent des crédits considérables à la confection d'excellentes voies de communication qui font que la Gaspésie n'est plus comme autrefois aux antipodes de la civilisation. Il n'est que juste de mentionner ici que parmi ceux qui travaillèrent le plus à amener cet heureux état de choses, MM. Fortin et Robitaille ont le droit de réclamer une forte part de mérite, sinon la plus large.

Les pêcheries se divisent en plusieurs catégories.

Il y a d'abord le hareng qui, partant tous les ans des mers du nord, s'en vient en bancs immenses aux Iles de la Madeleine, puis dans la Baie des Chaleurs qui est son lieu de prédilection. On estime à une cinquantaine de mille piastres par année la valeur des produits de cette pêche dans les trois comtés de Bonaventure, de Gaspé et de Rimouski seulement.

Il y a ensuite la morue dont la pêche sur la côte de Gaspé constitue à elle seule une de nos plus grandes industries maritimes ; elle occupe, en effet, plus de 4,000 pêcheurs, donne de l'emploi à plus de 100 navires, et ses produits si estimés sur les marchés étrangers ont fait surgir et entretiennent des opérations commerciales qui requièrent des capitaux qu'on peut évaluer sans exagération à plusieurs millions de piastres. Cette pêche est abondante et pour ainsi dire inépuisable ; elle s'étend depuis le fond de la Baie des Chaleurs, le long de tous les rivages, jusqu'à Métis et quelques fois jusqu'à l'île St. Barnabé. La valeur des produits de cette pêche peut être portée à $450,000 ou $500,000 par année.

Quoique pas aussi abondante que les deux précédentes, la pêche du maquereau, du flétan, du saumon, de la truite, du thon, de la baleine, etc., se fait également sur une grande échelle, et l'on peut évaluer à $300,000 leur valeur collective annuelle. Bref, les pêcheries de toutes sortes, depuis Québec jusqu'au Blanc Sablon et depuis la Pointe Lévi jusqu'à la Baie des Chaleurs, ont produit l'année dernière $1,161,550. Ajoutons à cela, le produit des pêcheries fluviales qui s'étendent à l'ouest de Québec jusqu'aux frontières d'Ontario, produit que l'on estime à $150,000 par année, et l'on verra que la Province de Québec seule vaut, sous ce rapport, près d'un million et demi. Ce n'est pas autant que la Nouvelle-Ecosse qui a produit l'année dernière pour une valeur de $4,019,424 ; mais c'est plus que le Nouveau-Brunswick qui n'a enrégistré, pendant la même année, qu'une valeur de $1,131,434. Quant à la Province d'Ontario, comme elle ne figure dans ce tableau que pour une valeur de $264,982, il est inutile d'en parler.

On voit par ces chiffres puisés aux sources officielles que la va-

leur des pêcheries canadiennes pendant l'année dernière a été de près de sept millions de piastres, et si l'on met en ligne de compte les captures illégales que les Américains viennent faire dans nos eaux, on peut sans trop d'exagération en porter la valeur réelle à $17,000,000. En effet, nos voisins emploient à la pêche huit à onze cents vaisseaux de différents tonnages, et ils estiment eux-mêmes à huit ou neuf millions de piastres la valeur du poisson qu'ils prennent surtout dans la limite des trois milles. Le lecteur peut mesurer, sur cette rapide esquisse que j'ai tout lieu de croire exacte, l'étendue des sacrifices que l'Angleterre exige de nous pour sortir des serres inextricables de l'*Alabama*.

Après cette excursion sur le terrain des pêcheries, il est temps que nous remontions à bord du *Secret*: aussi bien nous avons à nous y occuper d'une grave affaire. Un de nos amis de Sorel, voulant envoyer à sa famille un souvenir de ces lointains parages, avait acheté sur les côtes du Nouveau-Brunswick un flétan,-énorme poisson qui, coupé en larges tranches, remplissait à lui seul tout un baril,—et l'avait fait embarquer à bord pour l'expédier par le bateau au retour pendant que nous devions continuer notre course plus loin. C'était une mauvaise idée, car à peine avions-nous su la chose que nous nous organisâmes en tribunal criminel pour lui faire son procès sous le chef d'accusation d'avoir violé la loi des pêcheries. Juge suprême, avocats de la poursuite et de la défense, grand et petit jury, témoins à conviction et à décharge, rien n'y manquait, pas même le solennel officier crieur et le sombre geôlier. Le procès se fit en langue anglaise et avec une solennité digne de nos premiers tribunaux. Cette petite scène qui nous concilia du coup l'éternelle sympathie des passagers anglais dont la réserve toute britannique ne s'était pas démentie une seule fois jusque-là, — cette scène, dis-je, eut un succès d'autant plus grand que le juge condamna le délinquant à remettre son malencontreux poisson au cuisinier du bord pour que celui-ci l'apprêtât et le servît au souper de tous les passagers. Je souhaite ardemment que les difficultés pendantes entre l'Angleterre et les Etats-Unis soient tranchées d'une manière aussi amicale et surtout avec autant de profit pour tout le monde.

III

La petite ville de Dalhousie en face de laquelle nous nous étions arrêtés le vendredi matin est le chef-lieu du comté de Restigouche et forme, au nord, les confins de la Province du Nouveau-Bruns-

wick, sur la Baie des Chaleurs. Assise sur un emplacement de forme rectangulaire, ses rues sont à angles droits et d'une bonne largeur. Entre autres édifices de quelque valeur, elle possède un palais de justice, une prison, un bureau de poste et une école de grammaire, ainsi que plusieurs églises. Plusieurs de ses magasins et de ses maisons sont de jolies constructions. Sur la rive nord se trouve un des endroits les plus favorables que l'on puisse trouver en Amérique pour les opérations d'estacades, et c'est probablement ce qui a valu à Dalhousie l'avantage d'être élevé au rang de ville. Sa population est de 2,067 âmes.

A seize milles plus haut est Campbelton qui s'étend dans l'eau sous la forme d'un angle droit dont les deux côtés sont baignés par la baie, laquelle n'a pas plus d'un mille de largeur en cet endroit. Le voisinage immédiat du chemin de fer intercolonial donne à ces localités une importance considérable.

En sortant de la Baie des Chaleurs, il y a une mauvaise passe à traverser, la Pointe Miscou. A mesure que nous en approchions, la température semblait devoir tourner mal ; mais il n'en fut rien, et vers 8½ heures du soir nous pûmes jeter l'ancre à l'entrée de la Baie de Miramichi, car le chenal est si étroit et la navigation si difficile que les marins les plus expérimentés n'osent pas s'y risquer pendant la nuit, malgré les phares nombreux et les signaux d'alarme disséminés en cet endroit. A 4 heures le lendemain matin, samedi, le *Secret* levait l'ancre et à 9 heures nous descendions à Chatham.

La ville de Chatham est située à vingt-huit milles de l'embouchure de la rivière Miramichi, compte un mille de longueur sur un cinquième de mille de largeur, et suit les méandres capricieux de la rivière ; elle s'étend le long d'une colline au sommet de laquelle on a une excellente vue. Les fondations de la ville ont été mal posées, les rues qui bordent le fort sont étroites et courent obliquement les unes sur les autres ; en arrière, cependant, ces défauts ont été corrigés. La population est de 4,203 âmes, presque toute écossaise. Les catholiques, qui comptent pour un tiers sur ce chiffre, possèdent une belle cathédrale, l'évêché de Mgr. Rogers, un couvent, un hôpital et un collége. Il y a aussi trois ou quatre églises protestantes, ainsi qu'une Salle de Tempérance, un Institut des Artisans, quatre chantiers de navires, six moulins à vapeur, une tannerie, un journal hebdomadaire, une douane, un bureau de télégraphe, deux ou trois succursales de banques et plusieurs magasins. Les deux heures que nous passâmes à terre ne furent pas de trop pour tout visiter.

Presqu'en face de Chatham, deux milles plus bas sur l'autre rive,

se trouve Douglastown dont la position ressemble beaucoup à celle de la ville que nous venons de quitter. Sans être aussi importante que Chatham, Douglastown est remarquable par le grand nombre de vaisseaux qui sortent de ses chantiers.

Quatre milles plus loin, sur le même côté de la rivière, nous débarquions à Newcastle, quartier-général du Comté de Northumberland. C'est peut-être la plus considérable des trois villes que nous venons de mentionner, quoique sa population ne soit que de 3,584. Sa principale industrie, comme celle de ces dernières, est la construction des navires, et l'on a lieu de s'étonner que leur voisinage immédiat ainsi que la similitude de leurs intérêts ne les aient pas jusqu'ici portées à s'unir toutes trois et à ne former qu'une seule grande cité.

Vers midi nous laissions Newcastle, et après avoir remonté les vingt-huit milles de la rivière Miramichi, nous entrions dans le Détroit de Northumberland, large ici d'une trentaine de milles et de neuf dans sa partie la plus étroite. Bientôt nous aperçumes dans le lointain, entre les 45° 56′ et 47° 4′ de latitude nord et entre les 62° et 64° 25′ de longitude ouest, la côte de l'Ile du Prince-Edouard qui courait à notre gauche parallèlement à nous. C'est une vaste plage d'à peu près 200 lieues en superficie, qui tire de sa position géographique et de son sol une importance considérable. Environnée des eaux du golfe et de bons hâvres, l'Ile du Prince Edouard est un poste singulièrement avantageux pour l'exploitation en grand de la pêche ; les belles forêts dont son sol est couvert font que la construction des navires y a pris dans ces derniers temps un développement énorme, relativement au chiffre de la population ; mais c'est surtout comme colonie agricole que cette Ile est remarquable.

Les historiens sont partagés d'opinion sur la découverte de l'Ile du Prince Edouard : quelques-uns prétendent que Cabot la visita en 1497 et lui donna le nom d'Ile St. Jean, d'autres soutiennent que c'est Verazzani. Ce qu'il y a de certain, c'est que la France et l'Angleterre la réclamèrent l'une et l'autre par droit de découverte. Sous la domination française elle formait partie de l'ancienne Acadie ; en raison des vivres qu'elle fournissait aux garnisons de Québec et de Louisbourg, ainsi que par ses riches pêcheries, elle fut longtemps connue sous le nom de Grenier de l'Amérique du Nord.

En 1663 l'Ile fut concédée à un Français du nom de Doublet et devint, peu de temps après, le rendez-vous d'un certain nombre de familles françaises qui avaient à se plaindre de la domination britannique. Les troupes de la Nouvelle-Angleterre s'en emparèrent

en 1745, mais elle fut rendue à la France par le Traité d'Aix-la-Chapelle, puis après la seconde chute de Louisbourg en 1758, elle passa définitivement sous la domination anglaise en vertu du Traité de 1763. A cette époque la population de l'Ile était de 4 à 6,000 habitants ; mais les odieuses proscriptions dont la race acadienne fut victime et sur lesquelles j'aurai à revenir dans le cours de ce travail, la réduisirent bientôt considérablement, et en 1770 il n'y avait plus dans l'Ile du Prince-Edouard que 150 familles environ. Peu à peu cependant quelques Acadiens revinrent, mais ils furent noyés par les émigrations écossaises qui arrivèrent dans la suite, et, bien que la population de toute l'Ile soit aujourd'hui d'un peu plus de 94,000, ils comptent à peine pour 18,000 sur ce chiffre.

La question des terres qui avait, dès les commencements de la domination anglaise, occasionné tant de conflits entre le gouvernement et les habitants, prit bien du temps pour en arriver à une solution définitive : ce ne fut qu'en 1850 qu'un Acte impérial mit fin aux difficultés. En 1773, l'Ile du Prince-Edouard, qui jusque-là avait fait partie de la Nouvelle-Ecosse, fut érigée en colonie séparée et eut son propre gouvernement. Apparemment elle tient à le conserver, car jusqu'ici elle est restée inaccessible aux avances qui lui ont été faites pour entrer dans la Confédération.

Notre itinéraire ne nous permettant pas d'aller dans cette direction, nous dûmes nous contenter de l'Ile du Prince-Edouard que ce que nous en voyions de loin.

Le même soir, vers 9 heures, nous arrivions à Shédiac, ou plutôt à la Pointe-de-Chêne, car le village même se trouve à 2½ milles plus loin, et les eaux de la baie sont trop basses pour que les vaisseaux puissent se rendre jusque-là.

Grâce au chemin de fer *European and North American* qui le met en communication directe avec St. Jean, distance de 108 milles, Shédiac est devenu le principal entrepôt du commerce de transit entre l'intérieur et l'Ile du Prince-Edouard ; mais il est à craindre que le chemin de fer intercolonial, en passant loin de là, lui enlève une partie de son importance. Actuellement, Shédiac est un charmant petit village, bien bâti et respirant un certain air de bien-être. Sa population, en comptant la campagne environnante, comme Barachois et une partie de la Grande Digue qui s'étendent autour de la Baie, est de 5,756 ; sur ce chiffre les Acadiens comptent pour un peu plus d'un tiers, soit 2/5. C'est ici que se trouve leur organe, le *Moniteur Acadien,* qui a tant contribué depuis quelques années au développement et à l'influence de cette pauvre nationalité condamnée pendant si longtemps au dépérissement. A Memramcook, 21 milles plus haut que Shédiac, les RR. PP. de Ste.

Croix ont établi en 1864 un collége où les Acadiens les plus à l'aise envoient leurs enfants ; cette institution, qui compte de 90 à 100 élèves, prospère beaucoup et est appelée à jouer un grand rôle dans l'avenir de la race acadienne : déjà sous son égide tutélaire se forme une pépinière de jeunes hommes qui seront avant longtemps les chefs de leur nation.

Après une couple d'heures passées à Shédiac nous reprenions la mer, et le lendemain matin, dimanche le 13, nous arrivions enfin à Pictou, après avoir parcouru 1100 milles en cinq jours et passé par tous les incidents d'une traversée désagréable, entremêlée cependant de compensations charmantes.

IV

Quand on entre à l'hôtel après une traversée de cinq jours sur mer, on éprouve une jouissance des plus agréables, et si, comme à l'*Albion House* de Pictou, la table est excellente, on y fait amplement honneur. C'est ce qui nous arriva. Puis, comme les amusements ne sont guère permis le dimanche dans une ville où la majorité de la population est puritaine, et comme nous n'avions nulle envie de bayer aux corneilles, car les voies ferrées ne pouvaient ce jour-là nous transporter à destination, nous délibérâmes sur ce qu'il y avait à faire. A la suite d'un débat de quelques minutes auquel présida le décorum le plus parfait, il fut décidé d'aller faire une promenade dans la campagne environnante, après, toutefois, avoir visité la ville très-minutieusement.

Pictou n'est pas ce qu'un vain peuple pense ; elle nous a très-agréablement désappointés, d'après ce que nous en avions entendu dire. Elle ne ressemble nullement à un carrefour ; il y a ça et là, même sur le port, des résidences qui ne dépareraient pas les grandes cités. Elle tire de précieux avantages de sa position géographique relativement au commerce du Golfe et des détroits, de sa proximité de l'Ile du Prince Edouard et de l'excellente qualité du sol des districts qui l'entourent. A ces avantages viennent se joindre de grandes facilités commerciales pour les pêcheries de ces côtes, pour la construction des navires et surtout pour les immenses exportations de charbon qui partent de son hâvre, assurément le plus beau et le plus confortable de tous ceux de la rive sud du Golfe, dans ces provinces.

On voit, à l'irrégularité des rues qui avoisinent le port, que Pictou date d'un autre âge. Cette ville fut établie en 1765 par quelques familles venues du Maryland, auxquelles vinrent se joindre,

huit ans plus tard, une trentaine de familles émigrées des montagnes de l'Ecosse; depuis cette époque, les immigrations écossaises ne lui ont pas fait défaut. Actuellement sa population est d'à peu près 11,000, dont un tiers composé de catholiques.

La campagne de Pictou est charmante, ni plus ni moins ; sur un espace de sept milles que nous parcourûmes en voiture, nous n'avons presque pas rencontré de chaumières : partout de belles résidences, des chemins magnifiques et des terres fort bien cultivées.

Le même spectacle de bien-être s'est présenté à nos regards enchantés, le lendemain, quand nous nous rendîmes de Pictou à Halifax en chemin de fer, distance de 113 milles. La campagne est partout bien belle, et parfois, par les sinuosités de ses collines; la variété de ses paysages entrecoupés de rochers fantastiques, de petits lacs et de cours d'eau qui fuient en serpentant, elle offre un coup d'œil splendide.

Naturellement, on ne peut se rendre de Pictou à Halifax sans arrêter aux mines de charbon, qui se trouvent à deux lieues de la première de ces villes, à New-Glasgow. Il y en a quatre dans un circuit comparativement restreint. La plus importante est sans contredit l'*Albion*, et c'est celle-là que nous visitâmes.

Nous venions précisément de lire la page suivante d'un voyageur français qui avait passé par là il y a quelques années, et notre curiosité était vivement excitée : " Je ne suis pas descendu dans les galeries, disait ce voyageur qui était pourtant un secrétaire d'ambassade Je me suis contenté de contempler de haut les boîtes de bois sales, boueuses, qu'une machine à vapeur fait tour à tour monter et plonger dans la profondeur, et qui ramènent à fleur de terre et à la clarté du jour, tantôt d'énormes masses de charbon, tantôt des ouvriers sordides que les premiers attouchements de la lumière éblouissent et font vaciller. J'ai contemplé, comme un ignorant que je suis, le jeu brutal des grandes mécaniques faisant sortir à gros bouillons l'eau qui menace incessamment d'inonder les galeries. J'ai admiré la physionomie impassible de ces surveillants, suivant d'un œil constamment attentif la marche de certains balanciers qui en pensent au moins aussi long que ceux qui les regardent à perpétuité ; j'ai vu monter et descendre les boîtes chargées du produit des travaux, et j'en ai eu assez "

Eh ! bien, nous n'en avions pas assez, nous, et au risque de passer pour un voyageur qui vient de loin, je vais rendre un compte scrupuleusement exact de ce qu'il nous fut donné de voir.

La mine se trouve à une profondeur de 920 pieds. On y descend au moyen d'un appareil que fait mouvoir un engin de la force de 200 chevaux et qui sert à monter le charbon. Pour y descendre,

il ne faut pas être en toilette de bal ni dépourvu d'un certain courage. Comme nous avions pris nos précautions d'avance, il ne nous en coûta nullement de tenter l'excursion dans l'intérieur de la terre.

Munis de bonnes lampes, et nous tenant les uns aux autres, nous nous plaçâmes donc sur la terrible plateforme, et le signal du départ fut donné. Fichtre ! quelle sensation ! ça vous prend au cœur et vous parcourt tout le corps ; mais à peine le *shaft* a-t-il fait quelques degrés que vous reprenez bientôt votre assurance La première émotion passée, un fol accès s'empara de nous, et d'une voix tonnante nous fîmes retentir les entrailles de la terre de *Vive la Canadienne :* nos guides en étaient tout ravis, quoique ne comprenant pas un traître mot de ce que nous chantions. Ceux des nôtres qui étaient restés là-haut nous ont dit ensuite qu'ils avaient eu le vertige en nous voyant disparaître aussi brusquement dans ce trou béant dont, à la surface, il était impossible de voir un quart même de la profondeur. Quant à nous, nous étions parfaitement à l'aise, les dispositions particulières du caveau nous permettant de respirer à pleins poumons, tout comme si nous eussions encore été sur la surface de la terre. Au reste, la descente ne fut pas longue : en une minute, nous avions parcouru les 920 pieds et arrivions à destination.

Quelle chose étonnante que ces mines et quel courage il faut pour y rester, je ne dirai pas des jours et des mois entiers, mais même quelques heures! et cependant il y a des mortels qui y passent toute leur vie ; franchement, il faut être cuirassé de fer, ou avoir bien peu de souci de l'existence, pour pratiquer cet affreux métier de mineur.

Vous vous imaginez bien qu'il ne fait pas précisément très-clair, là-dedans ; aucune ouverture n'y laisse pénétrer le jour, et celle par laquelle vous êtes descendu s'est depuis longtemps effacée dans l'espace. On n'y voit qu'à la faveur de petites lampes suspendues ça et là et d'autres que chaque travailleur porte avec lui.

La mine comprend quatre ou cinq grandes galeries ou tranchées qui courent dans différentes directions et viennent aboutir au-dessous de l'ouverture ; chacune d'elles est haute de six ou sept pieds et large de huit ou neuf ; elles sont sillonnées par des lisses de fer sur lesquelles roulent de petits chars à charbon traînés par des chevaux. Car il faut vous dire que là, comme sur la terre, il y a toute une organisation économique ; on nous a montré une étable dans laquelle se trouvent une quarantaine de chevaux qui n'ont pas vu la lumière du soleil depuis sept ans et qui paraissent comprendre, les pauvres bêtes, toute l'horreur de leur situation. Imagi

nez un peu ce que cela doit être pour les malheureux mineurs qui sont des semaines entières sans sortir de ces effrayantes cavernes et qui s'y trouvent, paraît-il, aussi bien que dans leur propre demeure : à ce compte il faut avouer que celle-ci ne doit pas être très-gaie.

Quand vous êtes là-dedans, il vous passe par la tête toutes sortes d'idées : la pensée d'un tremblement de terre, et plus encore celle d'une explosion vous saisit tout à-coup, et vous avez hâte d'être sorti de cet antre infernal ; cependant, il vous en coûte de laisser échapper cette occasion, unique peut-être, de vous rendre compte des merveilles que Dieu a semées dans les profondeurs de la terre et dont le génie humain a su profiter. Aussi, prenez-vous la peine de tout bien examiner ; mais ce n'est pas sans pousser un immense soupir de soulagement que vous revoyez ensuite le monde extérieur.

Ces mines de Pictou, et celles de toute la Nouvelle-Ecosse,-mines d'or, de fer, de gypse, de pierre calcaire, de cuivre, d'argent, de manganèse et d'huile, — sont très-riches. D'après les dernières statistiques, ce qui en a été exporté représente une valeur collective de deux à trois millions. Les mines de Pictou seules ont produit, en 1870, 625,769 tonnes de charbon et l'on calcule que l'année dernière elles employaient 2,600 personnes. Celle que nous avons visitée appartient à une compagnie anglaise de Londres et fait de brillantes affaires, quoique les frais de son exploitation soient énormes.

Je ne veux pas laisser ce sujet sans parler du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, qui est sans contredit l'un des meilleurs par lesquels il m'ait été donné de passer. Il traverse un pays très-difficile sur lequel les courbes, malgré leur grand nombre, n'ont pu faire éviter d'immenses rochers qu'il a fallu traverser de part en part. Aussi, je n'ai pas été étonné d'apprendre que la confection de ce chemin a coûté $40,000 le mille. Au reste, il est fort bien administré, et pendant les douze mois de l'année 1871 il a rapporté un revenu net de $286,000.

V

En arrivant à Halifax par le chemin de fer, on a une assez pauvre idée de cette ville dont l'importance majeure, au point de vue maritime et de la défense, est incontestable ; mais l'impression désagréable cesse dès qu'on se trouve dans l'intérieur et elle s

complètement disparu quand on s'est donné la peine de l'examiner du haut de la citadelle.

Fondée en 1748 par les Lords du Bureau de Commerce d'Angleterre, la ville d'Halifax, qui doit son nom au Président de cette Chambre, le comte d'Halifax, a pris en peu de temps une forte extension. 2,576 émigrants arrivèrent d'Angleterre cette année-là sur une flotte de treize vaisseaux-transports, que précédait le navire de guerre *Sphinx*, commandé par le colonel Cornwallis qui venait d'être nommé Gouverneur de la Nouvelle-Ecosse. Le Gouvernement Anglais avait accordé un octroi de £40,000 pour aider cet établissement qui fut organisé en gouvernement civil le 14 juillet de la même année. Ses débuts cependant furent difficiles. Sans cesse les nouveaux colons avaient à se défendre contre les attaques des Français et des Sauvages. Pour se protéger, ils élevèrent des palissades en bois qui furent remplacées par des fortifications en pierre, lesquelles existent encore. Quelques années plus tard, de 1751 à 1758, des colons allemands vinrent grossir les rangs de la nouvelle colonie qui, laissée à elle-même, ne tarda pas à prendre son plein développement.

En 1790 Halifax contenait déjà 700 maisons et 4,000 habitants; en 1827 le nombre de ses maisons était porté à 1580 et sa population était de 14,439; aujourd'hui elle est rendue à 37,000 âmes. Sur ce chiffre les catholiques peuvent compter pour un tiers et ils ont trois églises dont la plus considérable est la cathédrale. Le palais épiscopal de Mgr. Connolly, situé dans le voisinage immédiat, est très-modeste : c'est tout ce que j'en puis dire.

Bâtie sur une colline dont le sommet est couronné par la citadelle qui est à 260 pieds au-dessus du niveau de la mer, la ville s'étend sur une longueur d'environ quatre milles le long de la Baie d'Halifax,—laquelle va se décharger dans le Bassin de Bedford, à quatre milles plus loin. On [illegible] que ce port est le plus beau qu'il y ait sur le continent; je n'ai pas de peine à le croire, quoique cependant celui de New-York ait de légitimes prétentions à surpasser tous les autres. Large et spacieux, il peut contenir toute la flotte anglaise. L'entrée en est défendue par des forts bâtis sur de petites îles et qui séparent le hâvre de l'Océan. On sait déjà que Halifax est la station navale des flottes de l'Amérique du Nord et des Indes Occidentales.

En général les rues sont larges et coupées à angles droits. Les principales courent toutes parallèlement au port. Ce sont pour la plupart des magasins appartenant à de grandes maisons de commerce et entrecoupés de débarcadère puissamment assis sur des pilotis énormes. Dans le port viennent se presser en t[illegible]emps

des vaisseaux de toutes formes et de tous pays. Les jours de fête, comme par exemple celui où nous nous trouvions à Halifax — 15 août, 100me anniversaire de la naissance de Walter Scott — cette marine marchande se pavoise de ses couleurs nationales, et le vent agite sur les eaux de la baie le plus riche bariolage. France, Amérique, Espagne, Villes Anséatiques, Prusse y marient leurs pavillons aux couleurs blanche et bleue de la Nouvelle-Ecosse, et ce concours d'insignes si divers témoigne honorablement de l'activité industrielle qui règne dans cette province.

Les maisons sont nombreuses, grandes, à deux ou trois étages, propres, d'un aspect riant et avenant ; mais en dehors de cela, elles n'offrent — non plus que les édifices publics, — rien de particulièrement remarquable dans leur construction. J'en excepte cependant, parmi ces derniers, les nouvelles bâtisses du Parlement Provincial situées au cœur même de la ville et qui ont coûté $120,000. On sait qu'elles ont été l'objet d'une grave dispute entre le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse. Ce dernier, qui a appris de vieille date à devenir ambitieux, voulait que le gouvernement d'Ottawa payât les frais du nouvel édifice, bien que la construction en eût été commencée avant la Confédération. Le cabinet fédéral, qui pensait avoir soldé assez cher l'adhésion factice de la Nouvelle-Ecosse, n'entendait pas de cette oreille et résistait courageusement. La difficulté a été depuis arrangée à l'amiable. Bornons-nous à espérer que la paix n'ait pas été rétablie au détriment de notre Trésor général.

En largeur, la ville peut compter environ deux milles, depuis le hâvre et derrière la citadelle. Il y a là, immédiatement dans les environs de cette dernière, un parc magnifique qui porte fort bien son nom de *Spring Gardens*. J'ai été obligé d'avouer à un ami qui me taquinait que ce superbe jardin valait mieux encore que notre Parc-Viger de Montréal.

La citadelle, dont la construction a été commencée par le duc de Kent, père de la Reine Victoria, alors qu'il était commandant-en-chef de la garnison, ressemble beaucoup à celle de Québec, sauf qu'elle est plus considérable. Elle a une batterie de 60 canons du plus fort calibre, et on la dit imprenable. Quand nous la visitâmes, elle était gardée par le 78e régiment Ecossais.

La valeur réelle des propriétés de la ville était de $14,000,000 en 1861 ; d'après ce que j'ai pu voir et apprendre, je ne serais nullement étonné si elle avait doublé depuis.

Halifax compte neuf banques, dix-neuf journaux dont trois quotidiens, vingt-trois églises dont les trois catholiques mentionnées plus haut, deux sociétés de construction, quatre bibliothèques

publiques et plusieurs asiles. Le gouvernement impérial vient de terminer un hôpital militaire qui a coûté $150,000.

En face de la ville, de l'autre côté du bassin, s'étend Dartmouth, joli petit village qui forme comme une espèce de banlieue à la métropole. Deux petits bateaux traversiers circulent pendant tout le jour d'une rive à l'autre, et le soir, on voit les bourgeois d'Halifax se rendre à Dartmouth avec leur famille pour faire une promenade en voiture, comme, chez nous, les citadins font *le tour de la montagne.*

Il ne conviendrait pas de laisser Halifax sans parler un peu de la société de cette ville ; mais comme notre séjour y fut très-court et que d'ailleurs nous n'eûmes pas occasion d'avoir des relations dans le *high life*, j'aime mieux donner ici l'appréciation d'un personnage français qui visita Halifax il y a une dizaine d'années et qui fut à même de la connaître de très-près :

" Pendant notre séjour à Halifax, dit-il, notre corvette fut littéralement comblée des prévenances les plus aimables, et il y aurait de notre part plus que de l'ingratitude à en perdre le souvenir. Aussi n'en avons-nous garde. Ce ne fut que fêtes, bals et diners d'apparât. Son Excellence le comte de M*** gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, lady M***, le général T***, commandant les troupes, l'amiral, nous prodiguèrent tour à tour toutes les marques d'attentions imaginables, et il serait difficile de dire ce qui l'emporta dans cet empressement du bon accueil, de l'extrême courtoisie ou de la cordialité. Le charme de ces réunions fut bientôt augmenté par l'arrivée de Sir Fenwick Williams, le héros de Kars, l'orgueil de la Nouvelle-Ecosse où il est né et qui venait d'être nommé commandant-en-chef des troupes britanniques dans l'Amérique du Nord. Pour moi surtout ce fut une surprise charmante et tout-à-fait inattendue ; j'avais beaucoup entendu parler du général dans les provinces persanes, où il a fait jadis un long séjour, et nous prîmes un plaisir extrême à causer des Kurdes, des Loures et des Turcs, dans plus d'un salon d'Halifax. C'est une jouissance assez vive et assez délicate que de rencontrer dans un endroit perdu des gens avec qui l'on peut s'entretenir d'un lieu non moins perdu. Il y a là comme un entrecroisement de sensations peu communes qu'il faut signaler aux sybarites.

" Mais ce qui plaisait davantage aux dames venues d'Europe, dont quelques-unes peut-être ne songeaient pas sans douceur au moment d'y retourner, c'était de se rappeler les hommes de tous les pays que l'on se trouvait y connaître. On riait à chaque nom dont on pouvait faire quelque chose ; on y cousait des anecdotes, on en disait un peu de bien, quelquefois un peu de mal, et cela

faisait diversion aux réalités du présent, toujours imprégnées du parfum de la morue, car Halifax paie aussi son tribut à l'honneur qu'il a de faire partie des colonies septentrionales : la morue y règne, y gouverne, y impose la sensation perpétuelle de sa présence et de son omnipotence.

" Je ne veux pas m'étendre outre mesure sur des peintures du *high life* prises dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne suis pas resté assez longtemps à Halifax pour être un juge très-compétent, et je craindrais d'ailleurs de passer pour trop prévenu. Je n'ai rien su, rien vu, rien entendu qui ne tourne à la gloire de toutes les maisons où j'ai été assez heureux pour être accueilli, et comme ce n'est pas une louange sans réserve que la malignité humaine demande ordinairement à un livre, le mieux est de n'en pas dire plus long. Mon scrupule me parait d'autant plus fondé, en cette circonstance, que comme j'exprimais un jour toutes mes sympathies pour le pays devant deux dames qui me faisaient l'honneur de m'interroger sur mes impressions, deux regards qui se croisèrent, un double sourire plein de doute et d'ironie, un double mouvement d'épaules me donnèrent matière à réflexion, et si je n'osai pas demander ce que signifiaient ces signes de mauvais augure, je ferai peut-être bien, dans l'intérêt de ma réputation d'observateur, de supposer que la société de la Nouvelle-Ecosse est, comme toutes celles qui se sont formées et brillent sur ce monde sublunaire, obscurcie par quelques taches perdues au milieu des clartés que seules j'ai su découvrir."

VI

Mercredi le 16 août nous quittions Halifax par le convoi de 6 heures du matin pour aller prendre, à Annapolis, distance de 130 milles, le steamer qui devait nous conduire à St. Jean, N.-B.

En parcourant cette terre si remplie de souvenirs, l'esprit se reporte avec un douloureux intérêt vers l'histoire si triste et si consolante à la fois de la famille Acadienne C'est à Windsor, dans le Bassin des Mines, et dans un circuit d'une trentaine de lieues, que vécut pendant de longues années, riche et heureux, ce pauvre petit peuple si indignement traité par l'Angleterre de 1755 et dont on retrouve encore partout, dans ces provinces, des débris qui ont résisté à la tempête. C'est aussi dans ces environs que se trouvaient naguère les paroisses de Pipiguit, Cobeguit, Rivière-aux-Canards, Beau-Bassin et Grand-Pré, où la race acadienne s'illustra par des travaux de dessèchement et de culture qui lui attirèrent l'admiration des Anglais eux-mêmes et qui ont fait dire à M. Rameau que

leur histoire, comme celle des Hollandais, est écrite tout entière dans leurs marais.

Nous avons passé par Grand-Pré. En vain avons-nous voulu retrouver les traces de ce village si harmonieusement chanté par Longfellow et par Lemay : rien. Seule la brise, en passant, nous jette le nom d'*Evangeline*, et l'imagination rêveuse croit apercevoir dans la pénombre du souvenir cette infortunée jeune fille qui, mariée le 4 septembre 1755, se voit, le lendemain, violemment arrachée par la proscription à son Gabriel, passe toute sa vie à le chercher jusqu'au jour où, visitant les malades dans un hôpital de Philadelphie, elle le retrouve mourant et ne lui est réunie que dans le tombeau. Comme malgré soi on se sent vivement ému en songeant aux mélancoliques épisodes de cette histoire si touchante ; et l'on ne peut s'empêcher de murmurer avec mon cher Pamphile, le poëte canadien :

A lien ! vieille forêt ! Noyés dans la pénombre
Et drapés fièrement dans leur feuillage sombre
Tes sapins résineux et tes cèdres altiers
Se balancent encor sur le bord des sentiers ;
Mais sous leur frais ombrage et sous leur vaste dôme
On entend murmurer un étrange idiôme !
On voit jouer, hélas ! les fils d'un étranger !...
Seulement, sur les rocs que le flot vient ronger,
Et sur les bords déserts du sonore Atlantique
On voit, de place en place, un paysan rustique.
C'est un pauvre Acadien dont le plaintif aïeul
Ne voulut pas avoir pour sépulcre un linceul,
La terre de l'exil si lourde et si fatale,
Et qui revint mourir à sa rive natale !
Cet homme, il est pêcheur ; il vit de son filet.
Sa fille porte encor élégant mantelet,
Beau jupon de droguet, chapeau de Normandie.
Elle a de beaux yeux noirs, une épaule arrondie.
Sa femme, tout le jour, tourne son gai fuseau ;
Ses garçons, comme lui, se complaisent sur l'eau.
Dans les veilles d'hiver, quand les vagues écument,
Assis au coin de l'âtre où les fagots s'allument,
De l'humble Evangeline on conte les malheurs :
Et les petits enfants versent alors des pleurs.
Et l'Océan plaintif vers ses rives brumeuses
S'avance en agitant ses vagues écumeuses ;
Et de profonds soupirs s'élèvent de ses flots
Comme pour se mêler au bruit de leurs sanglots !

Mais, quels que soient les malheurs et les persécutions qui l'affligent, une race qui a la Foi pour guide ne meurt pas. C'est en vain qu'au milieu du dernier siècle, le gouvernement de l'Angleterre a voulu pratiquer l'infâme métier de tyran et de bourreau. Grâce au Ciel, les Acadiens sont encore debout ; ils ont pieusement conservé, comme le dit si bien M. Rameau, la tradition de leurs ancêtres; ils sont toujours restés Français, Catholiques et Acadiens

fiers sur les ruines fumantes de leur patrie, et personnifiant, au milieu de l'invasion britannique, la protestation invincible de la Justice et du Droit.

Aussi, malgré la proscription et les mesures honteuses dont elle fut la pauvre victime, la famille Acadienne, qui comptait environ 30,000 âmes lors de sa dispersion, s'élève aujourd'hui à plus de 110,000 âmes ; elle est disséminée dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'île du Cap-Breton, l'île du Prince-Edouard, dans les îles de la Madeleine et sur les côtes du Labrador, à Terre-neuve et sur la côte nord de la Baie des Chaleurs. Son foyer principal est le Nouveau-Brunswick, et nous avons des preuves éclatantes de sa vitalité par la part active qu'elle commence à prendre dans les affaires, même dans l'administration politique de cette Province.

Voilà ce qu'a su devenir ce petit peuple malgré la tempête, en s'appuyant sur les deux grandes bases de l'ordre social, la Religion et la Liberté.

VII

Windsor, que les réminiscences acadiennes nous ont fait perdre de vue, est une bien jolie petite ville, et nous lui accordons en passant une franche admiration. Elle compte dans son sein une banque, un journal et la plus ancienne Université de la Nouvelle-Ecosse, le *King's College*, que nous aperçûmes, en quittant la gare, perché sur une colline élevée d'où il domine toute la campagne environnante. Celle-ci est des plus riches et des plus fertiles, et semble justifier pleinement le titre de " Jardin de la Nouvelle-Ecosse " qu'elle porte orgueilleusement.

Après avoir franchi 84 milles de cette campagne exceptionnellement privilégiée, nous arrivâmes à Annapolis, l'antique Port-Royal de la vieille Acadie.

C'est là qu'en 1604 M. de Monts bâtit le premier fort qui fut construit dans le pays acadien, et où M. de Pontrincourt amena, deux ans après, une colonie d'ouvriers. Là eut lieu le commencement de cette lutte acharnée qui se termina, plus d'un siècle après, par la proscription de la race acadienne. En 1613 le capitaine Samuel Argall s'empara de Port-Royal que les Anglais abandonnèrent ensuite pour le reprendre en 1654 ; puis en 1667 ils le restituèrent à la France, ainsi que toute l'Acadie, au rétablissement des Stuart. Cependant Port-Royal retomba, en 1690, au pouvoir des Anglais qui restèrent maîtres de l'Acadie pendant sept ans et la rendirent

encore une fois à la France. En 1707, les habitants de la Nouvelle-Angleterre dirigèrent sur Port-Royal une expédition de deux vaisseaux et 2,000 hommes ; elle fut repoussée, mais trois ans après Port-Royal passait de nouveau aux mains des Anglais, et plus tard toute l'Acadie était définitivement cédée à l'Angleterre par la France.

Annapolis porte encore la trace des luttes gigantesques qu'il a soutenues dans ces temps reculés où il était le quartier-général des Français du Nouveau-Monde. Nous avons pu voir les ruines des anciennes fortifications, et on nous a montré l'endroit où, avant de prendre la route de l'exil, les infortunés Acadiens se sont réunis pour la dernière fois.

Le steamer *Empress* nous attendait à Annapolis. Nous n'eûmes que le temps d'embarquer, mais il nous suffit d'un coup d'œil pour juger de l'ensemble de cette ville qui n'a plus guère d'intéressant que ses souvenirs ; et encore ces réminiscences n'offrent-elles d'attrait qu'à ceux dont les sympathies, provenant d'une communauté d'origine, peuvent comprendre tout ce qu'elles ont de poignant et de douloureux : le cœur de l'Anglais et celui de l'Américain restent froids devant ces vestiges d'une immense infortune nationale.

Au reste, ce n'était plus le temps de nous livrer aux idées sombres et mélancoliques ; nous approchions de la Baie de Fundy, et comme la tristesse est une excellente prédisposition pour le mal de mer, il fut décidé de donner un autre cours à nos pensées. Plus de deux cents passagers encombraient le vaisseau, tous des étrangers pour nous : il nous était donc difficile de recommencer les joyeuses récréations que nous nous étions permises à bord du *Secret* dans le Golfe ; d'ailleurs, notre petit cercle canadien s'était sensiblement retréci par suite du départ successif de trois ou quatre de nos compagnons, obligés de prendre les devants. Plus de chansons, plus de tribunaux civils et criminels ; mais restaient encore les gais propos et les éclats de rire qu'ils provoquent : nous en usâmes abondamment. C'est un spécifique que je recommande d'une manière toute spéciale à ceux qui voyagent sur mer.

Après avoir descendu la rivière Annapolis sur un espace de 5 à 6 milles, nous arrivâmes à Digby qui est bien le site le plus pittoresque que nous ayions vu dans ces provinces. Bordé, de chaque côté, par d'immenses collines qui atteignent presque la hauteur de montagnes, ce canton ressemble beaucoup aux peintures qui représentent les paysages si merveilleux de la Suisse : il n'y manque que des châlets et des glaciers.

Cinq minutes après avoir quitté Digby, nous entrâmes dans la trop fameuse Baie de Fundy. Comme la température était calme

et que maître Eole s'était renfermé cette fois dans une sage abstention, nous n'eûmes pas occasion de savoir pourquoi la navigation de cette anse de mer est aussi âpre que celle de la Manche; mais j'avoue que nous ne regrettâmes nullement cette satisfaction refusée à notre curiosité : nous en avions eu assez dans le Golfe.

La Baie de Fundy, à l'endroit où nous la traversâmes, compte une cinquantaine de milles de largeur. Lorsqu'on est au milieu, et même avant d'y arriver, les côtes disparaissent, et on ne voit plus que le ciel et l'eau. D'ordinaire celle-ci est très-agitée, et les voyageurs ne s'y risquent qu'avec une certaine frayeur, tant ils redoutent pour leur système nerveux l'effet de cette agitation.

La traversée dure ordinairement de cinq à six heures. Partis d'Annapolis à 2½ heures, p. m., nous sommes arrivés à St. Jean à 8, au milieu de la pluie et du brouillard qui parait être éternel dans ces parages.

VIII

Au 17 siècle, le Nouveau-Brunswick formait, avec la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince Edouard, Terreneuve et une grande partie de l'Etat du Maine, l'ancienne Acadie. Quand les Anglais en firent la conquête, tout ce pays fut appelé la Nouvelle-Ecosse et plus tard divisé en Provinces sous les noms qu'elles portent aujourd'hui. Quoique des établissements eussent été fondés depuis longtemps dans la terre d'Acadie, il ne fut question de St. Jean qu'en 1604 quand Champlain, qui dirigeait l'expédition commandée par M. de Monts, après avoir côtoyé les rives de la Nouvelle-Ecosse, traversa la Baie de Fundy et découvrit la magnifique rivière qu'il appela St. Jean et que les indigènes avaient jusque-là nommée Ouangondy. En 1667 l'Acadie fut cédée à la France par le Traité de Breda; mais aucun établissement important ne fut fondé avant 1749, époque où un fort fut construit à l'embouchure de la rivière Nerepis, à environ dix milles de la ville de St. Jean. En 1754 les Français furent de nouveau chassés par les Anglais qui établirent une garnison à St. Jean sous le commandement du colonel Moncton. En 1764 les premiers colons anglais arrivèrent au Nouveau-Brunswick, mais ce ne fut que dix-neuf ans plus tard que les royalistes jetèrent les fondements de la cité.

La ville de St. Jean date donc de 1783. Plus jeune que Halifax, elle n'a pas encore tous les développements qu'a pris la capitale de la Nouvelle-Ecosse, mais elle est relativement très-avancée. Bâtie sur une péninsule rocheuse, son site est on ne peut mieux choisi

pour en faire une ville fortifiée ; cependant les fortifications lui manquent pour le moment. La nature rocailleuse du terrain n'a pas permis de donner aux rues l'ornementation d'arbres que l'on remarque à Halifax ; en revanche les voies publiques sont droites et très-larges ; la rue King, qui est le principal centre commercial, compte jusque près de 100 pieds de largeur.

En général les maisons sont construites en bois et en brique : les maisons de pierre sont l'exception, et il y a peu d'édifices publics qui valent la peine d'être mentionnés. La cathédrale catholique est assurément ce qu'il y a de mieux dans ce genre ; elle fait honneur aux 12 ou 15,000 co-religionnaires qui forment la minorité d'une population de 52,300 âmes. Le gouvernement municipal paraît fort bien administré. Le faubourg Carleton, situé sur le côté droit de la rivière,—laquelle entre dans le hâvre par une étroite fissure qui semble avoir été produite dans le roc solide par quelque convulsion de la nature—est relié à la ville par un fort beau pont supendu qui mesure 640 pieds de longueur. De cet endroit on a une excellente vue de la ville et du port.

Ce dernier est commode, sûr et très-spacieux. Sans offrir toutes les facilités que présente celui d'Halifax, il suffit amplement au commerce de St. Jean qui est fort considérable. Dans le hâvre même la pêche est très-abondante ; elle produit annuellement 15,000 quarts de hareng, 3,000 de saumon et 2,000 d'alôse.

Outre plusieurs manufactures, St. Jean possède des chantiers maritimes remarqués par la solidité des voiliers qui y sont construits. La ville compte trois banques qui font des opérations considérables, trente-quatre églises dont trois catholiques, un asile d'aliénés, deux hôpitaux, un palais de justice, une prison et un pénitencier, une quinzaine de journaux dont trois quotidiens, grand nombre de sociétés philantropiques, un télégraphe d'alarme et des chars urbains. Bref, elle semble marcher rapidement dans la voie du progrès, et je ne serais pas étonné qu'avant longtemps elle surpasserait Halifax.

Au reste, il ne faut pas perdre de vue que St. Jean n'est que la capitale commerciale du Nouveau-Brunswick. La capitale politique est Frédéricton, située à 68 milles dans l'intérieur.

Bâtie dans une plaine entourée d'une chaîne de collines qui s'élèvent en gradations régulières, Frédéricton présente un aspect charmant et pittoresque ; mais elle n'a de ville que le nom, et le fait qu'elle forme partie d'un comté au lieu d'être à elle seule un district électoral ne prouve pas qu'elle soit très-élevée sur l'échelle des cités. Comme capitale provinciale, elle parait occuper le même rang, toute proportion gardée, qu'Ottawa qui, bien que

simple bourgade, a été choisie de préférence à toutes nos autres grandes cités pour être la capitale fédérale, et encore elle est loin de promettre l'avenir brillant qui est réservé à cette dernière.

Connue, du temps des Acadiens, sous le nom de Ste. Anne, la ville de Frédéricton fut, en 1785, constituée quartier-général de la Province par Sir Guy Carleton, premier Gouverneur du Nouveau-Brunswick; depuis, elle a toujours été capitale provinciale, siége du gouvernement et de la législature, et résidence des lieutenants-gouverneurs. Elle fut incorporée ville en 1848, et on s'étonne que, malgré tous les avantages qui viennent d'être énumérés, à part celui d'être le centre d'un vaste comté agricole, l'entrepôt de la plus grande partie des productions de la rivière St. Jean et une population de 6,000 âmes, elle n'ait pas fait plus de progrès et ne soit point tout-à-fait sortie des langes de l'enfance. Les édifices publics et les maisons sont pour le moins très-modestes; on en a une idée par les bâtisses du Parlement qui sont tout bonnement en bois. Frédéricton est un charmant village, coquet, délicieux même, mais ce n'est pas une ville.

En revanche, la route pour s'y rendre offre au touriste amateur des points de vue champêtres ample matière à dédommagement. La rivière St. Jean, qui a un parcours de 150 milles et qui est l'une des plus belles de l'Amérique, abonde en beautés naturelles que l'œil de l'observateur ne cesse de contempler et devant lesquelles l'âme de l'artiste doit se sentir considérablement émue. Pour varier un peu et éviter la monotonie qu'engendre inévitablement la répétition du même tableau, quel que grandiose qu'il soit, on peut revenir de Frédéricton par le chemin de fer.

A ce propos, je dois constater que le Nouveau-Brunswick peut se vanter d'avoir à coup sûr l'une des plus belles voies ferrées qui se puissent imaginer. *L'European and North American Railway* est divisé en trois branches: l'une, de St. Jean à Shediac, 108 milles; l'autre 131 milles, de St. Jean à Houlton, avec un embranchement vers Ste. Croix. On a complété l'été dernier les 56 milles qui séparent cette dernière localité de Mattawamkeag où se trouvait la troisième branche qui se relie à Bangor, 58 milles plus loin, et où aboutit le *Maine Central* qui fait le service entre Bangor et Portland. C'est l'inauguration de ce chemin qui a réuni, au mois de novembre dernier, le Président des Etats-Unis et le Gouverneur du Canada à un même banquet. Nous avons donc aujourd'hui une voie ferrée continue de Montréal à St. Jean, Nouveau-Brunswick, et de là à Shediac et Amherst; puis bientôt, le chemin de fer Intercolonial qui doit passer en cet endroit, ayant relié Amherst à Truro, à l'autre bout de la péninsule, nous aurons une voie de

communication directe entre Montréal et Halifax sans avoir à passer par la mer.

Mais la distance sera énorme, et il est déjà question de l'abréger ; plusieurs projets de chemin de fer sont à l'étude, et celui de la Rivière-du-Loup à Woodstock, qui a obtenu l'année dernière des secours du Parlement de Québec, se trouve hors d'œuvre. Par cette route, en effet, la distance de Montreal à St. Jean est de 615 milles ; il est aussi question d'une autre ligne qui irait de la Rivière-du-Loup à Moncton et par laquelle la distance de Montréal serait de 757 milles ; tandis qu'en prenant le point de départ à Sherbrooke et en rejoignant la ligne à Mattawamkeag, la distance sera abrégée à 436 milles. C'est ce dernier projet qui sera adopté, et on m'a assuré que dans cinq ans cette vaste entreprise qui doit de Montréal ou de Québec nous sauver trois jours pour le voyage d'Europe, sera passée dans le domaine des faits accomplis. L'Intercolonial ne tardera donc pas à avoir des rivaux.

Revenus à St. Jean, nous jetâmes un dernier coup d'œil sur la ville et ses environs, puis nous préparâmes le départ.

IX

Il faisait un bien beau temps quand nous sommes partis de St. Jean, vendredi le 18. Les cataractes du ciel, n'ayant plus rien à laisser échapper, s'étaient hermétiquement fermées. Un soleil resplendissant, une forte chaleur qui fut bientôt tempérée par l'air frais de la mer, et pas de vent : c'était plus que suffisant pour nous faire espérer une bonne traversée pendant les vingt quatre heures qui allaient suivre. Nous ne fûmes pas trompés.

A 7½ heures du matin nous prenions passage à bord du *New-England*, confortable et vaste steamer qui, avec le *New-Brunswick* et le *New-York*, fait alternativement le service entre St. Jean et Boston. Tous trois appartiennent à la Compagnie Internationale dont le siége principal est à Portland. Ce sont des vaisseaux qui inspirent une grande confiance aux voyageurs, et je dois ajouter quele service général ne laisse rien à désirer.

Près de 250 personnes encombraient le navire, et dans cette foule de passagers je ne crois pas qu'il y eût plus de cinquante Canadiens : des Américains, encore des Américains et rien que des Américains ! Avant même d'avoir franchi les limites de notre pays, nous nous trouvions en pleine Republique, c'est-à-dire que ces messieurs, et surtout ces dames, sachant fort bien prendre

leurs aises, nous mettaient parfaitement libres d'en faire autant. Nous n'y manquâmes pas.

A 8 heures précises, le *New England*, faisant entendre un dernier coup de sifflet, s'éloigna du quai de St. Jean et prit le large ; en moins d'une demi-heure il sortait du hâvre, puis dépassant l'île-aux-perdrix qui s'avance à l'entrée comme une sentinelle perdue, nous nous retrouvâmes en plein dans la Baie de Fundy. Pas plus que la première fois cependant nous ne fûmes effrayés de sa mauvaise réputation. Touchée sans doute par ce témoignage de confiance, elle ne nous joua aucun vilain tour, et c'était bien joyeusement que nous murmurions de temps à autre l'air de la *Muette* d'Auber :

Amis, la matinée est belle....

Au reste, quatre heures après, vers midi, nous entrions dans la baie de Passamaquoddy, formée par l'île de Campo-Bello, à l'embouchure de la rivière Ste. Croix, et en peu d'instants nous débarquions à Easport, Etat du Maine. Pour la première fois depuis notre départ de Montréal, nous nous trouvions dans une ville américaine. Cela se voyait au drapeau étoilé qui flottait au haut du fort Sullivan, presque vis-à-vis Campo-Bello où ondulait le drapeau anglais ; cela se voyait surtout à la multitude des *eating shops* et des *dining rooms* qui bordaient le port. Comme le steamer restait une heure en cet endroit et que nous voulions prendre de suite l'air du pays, nous entrâmes dans l'un de ces restaurants à la carte. Nous en fûmes quittes pour un mauvais dîner et la peine de recommencer, une fois à bord ; mais c'est égal, nous eûmes le temps de nous dégourdir un peu les jambes, fatiguées par le roulis de la Baie de Fundy, toute sage que celle-ci se fût montrée.

Vers 1 heure de l'après-midi, tous les passagers étant remontés à bord, le *New-England* se remit en route et sortit de la baie en passant tout près de Lubeck, petit village fondé par des pêcheurs allemands et qui en 1812 servit de refuge aux habitants d'Easport dont les Anglais s'étaient emparés. Notons, entre parenthèse, que nos aimables voisins, suivant en cela leur louable habitude, s'y trouvèrent si bien à l'aise qu'ils finirent par y demeurer. On s'étonne seulement qu'ils n'en aient pas fait autant avec Campo-Bello.

Au sortir de la Baie, nous nous trouvâmes en plein océan atlantique. Quel magnifique et sublime spectacle que celui de l'immensité ! On ne cesse de le contempler, et c'est bien difficilement que l'on se soustrait aux grandes idées qu'il inspire. Dans le lointain, au moyen de la lunette, on pouvait distinguer les voiles des na

vires se dirigeant vers l'Europe ; mais de près, pas une seule rencontre, rien que le silence et la solitude. A droite cependant on voyait la terre, tantôt distinctement, tantôt sous la forme de lignes bleuâtres se dessinant à l'horizon. Ici la nature change d'aspect et prend une grandeur que nous ne lui avions pas encore vue dans ces parages. Tous les îlots qu'on aperçoit de loin sont autant de montagnes fièrement dressées en face de la Grande-Terre qui, relevée elle-même en falaises orgueilleuses, couverte de bois épais, assombrie par la verdure des sapins, montre un amas d'escarpements et de croupes, de rochers surplombants et de pentes rapides qui remplissent l'âme d'une sorte de respect craintif.

La nuit arriva bientôt, et avec elle un changement désagréable dans l'état de la température. Mais comme c'était l'heure de prendre le lit, nous n'eûmes guère l'occasion d'en subir les conséquences.

Vers 3½ heures du matin la cloche du bateau nous réveillait en sursaut. De prime abord nous crûmes à un accident, à un naufrage, et pour ma part, je me préparais déjà à endosser l'appareil de sauvetage qui se trouve dans chaque lit, lorsqu'on vint m'assurer que nous approchions de Portland et que ce que nous avions pris pour un tocsin d'alarme était tout simplement le signal pour avertir ceux qui devaient laisser le steamer en cet endroit. En un tour de main nous eûmes fait notre toilette, réuni tous nos effets, prêts pour le débarquement ; puis nous montâmes sur le pont en fredonnant :

Mais quand parut la pâle aurore,
On entendit un vague.....

Mais le dernier mot resta dans le gosier, ou plutôt fut emporté par l'éclat d'un énorme coup de canon tiré à bord pour annoncer l'arrivée du *New-England*. Cette fois le bruit n'était plus vague du tout. Comme il faisait encore nuit, nous ne pûmes voir que très-indistinctement les 365 îles que contient la baie de Portland et parmi lesquelles il y en a qui sont le rendez-vous fashionable des baigneurs et baigneuses de haute volée qui viennent de toutes les parties des Etats-Unis ainsi que du Canada.

Quelques minutes après nous mettions pied à terre, et après avoir visité Portland dans tous ses détails, nous prenions le chemin de fer pour Boston et New-York.

Mais comme le récit de cette excursion sur le sol américain m'entraînerait trop loin, je m'arrête ici. D'ailleurs, notre voyage dans les provinces maritimes se terminait à Portland : il avait

duré dix-sept jours. Nous emportions avec nous assez d'agréables impressions pour ne pas envier aux autres peuples le bonheur de vivre dans d'autres pays que le nôtre.

En effet, c'est surtout quand on l'étudie sur nature et qu'on le voit sous toutes ses faces, sous tous ses aspects, qu'on comprend la valeur réelle du Canada. Rempli alors d'un noble sentiment d'orgueil et de fierté nationale que le patriotisme fait vibrer au fond du cœur, on ne peut s'empêcher de s'écrier avec le poëte :

Moi je préfère ma patrie,
Avant tout je suis Canadien.

J. A. GENAND.

TABLEAU DES DISTANCES.

Montréal à Quebec	180	milles.
Québec à la Pointe-aux-Pères	183	"
Pointe-aux-Pères à Métis	24	"
Métis à Gaspé	180	"
Gaspé à Percé	28	"
Percé à Paspébiac	60	"
Paspébiac à Dalhousie	45	"
Dalhousie à Chatham	160	"
Chatham à New-Castle	2	"
New-Castle à Shédiac	96	"
Shédiac à Pictou	90	"
Pictou à Halifax	113	"
Halifax à Annapolis	130	"
Annapolis à St. Jean	60	"
St. Jean à Portland	250	"
Portland à Montréal	297	"
	1898	milles